

HET ZEISTER SPOOR I

Jan van den Heuvel

Dit jaar precies een eeuw geleden werd een spoorlijn in gebruik gesteld van Bilthoven, dat toen nog De Bilt—Station heette, naar Zeist. De aanleg van deze lijn paste in de opkomst van lokale spoorwegverbindingen rond 1900. Als achtergrond schetsen we eerst de situatie van de spoorwegen in de negentiende eeuw, in het bijzonder van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij, die de lijn naar Zeist heeft aangelegd.

De totstandkoming van dit lijntje van nog geen zeven kilometer had veel voeten in de aarde. De betekenis ervan was voor de gemeente Zeist groter dan voor De Bilt, maar in dit artikel zullen wij meer de aandacht richten op gebeurtenissen en ontwikkelingen in onze gemeente.

Na een bloeiperiode in de eerste decennia liidden de depressie van de jaren dertig en daarna de Tweede Wereldoorlog een tijd van achteruitgang in. Zeventig jaar na de opening van het Zeister spoor reed de laatste trein. We sluiten deel II af met een overzicht van wat er aan zichtbare herinneringen aan het Zeister Spoor is overgebleven.

DE NEGENTIENDE EEUW, DE OPKOMST VAN DE SPOORWEGEN

De spoorlijn van Bilthoven naar Zeist is aangelegd door de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (NCS), een van de particuliere spoorwegondernemingen die rond het midden van de negentiende eeuw werden opgericht.

Naar het voorbeeld van Amerika en Engeland stortten zich talrijke kapitaalverschaffers op het nieuwe vervoermiddel. De vergelijking met hedendaagse rages als mobiele telefonie en internet dringt zich op. Het nieuwe, veelbelovende communicatiemiddel had dadelijk een grote aantrekkingskracht op speculatief ingestelde investeerders. Zo werd de NCS opgericht door een viertal heren die, gesteund door Frans kapitaal, de

concessie verwierven voor de aanleg en exploitatie van de spoorlijn van Utrecht over Amersfoort naar Zwolle en Kampen, die in de jaren 1863/65 in gebruik werd gesteld.

De NCS was een relatief kleine onderneming. Zij is wat betreft de grote verbindingen nooit verder gekomen dan de genoemde lijn Utrecht — Kampen, waaraan ook De Bilt -Station lag. De NCS was vrij laat op het spoorwegtoneel verschenen, namelijk toen de koek al verdeeld was. Bovendien werd de start van de maatschappij al snel gevolgd door een periode van economische stagnatie, die aanhield tot in het begin van de jaren negentig. De ironie wil, dat deze stagnatie in belangrijke mate werd veroorzaakt door de uitbreiding van de spoorwegnetten in Amerika en Rusland. Daardoor werd grootschalige invoer van goedkoop graan mogelijk met fatale gevolgen voor onze landbouwsector.

Illustratief voor de slechte gang van zaken in het spoorbedrijf was bijvoorbeeld de ontwikkeling van de marge per gereden treinkilometer bij de Staatsspoorwegen :

1875	80 cent
1890	35 cent
1912	50 cent

De nieuwe spoorlijn van Utrecht naar Amersfoort doorsneed de gemeente De Bilt op grote afstand van de bewoonde wereld, in casu het dorp De Bilt. Toch richtte de NCS vanaf het begin een halte De Bilt - Station in en nam deze op in de dienstregeling.

Het initiatief hiertoe kwam van jonkheer H. van den Bosch, bewoner van Jagtlust én achtereenvolgens raadslid, wethouder en burgemeester van De Bilt. Door voor f 20.000,- aandelen NCS te kopen en 75 roeden (= 750 meter) grond te schenken, kreeg hij gedaan, dat de maatschappij een halte bouwde en toezegde er eenmaal 's morgens en tweemaal 's avonds in beide richtingen te

stoppen. Soest (nu Soestduinen) en De Bilt — Station zouden tot 1895 de enige stations tussen Utrecht en Amersfoort blijven.

Het stagnerende economisch getij had onder meer tot gevolg dat er na de opening in 1863 30 jaar lang maar vier treinen per dag stopten in De Bilt — Station, twee heen en twee terug. Het vervoer bleef ver achter bij de verwachtingen. Al in 1866 kon de NCS de rente en aflossing van haar leningen niet betalen. De Parijse aannemer, die het spoor had aangelegd, kreeg betaald in grote pakketten aandelen. Op de beurs haalden de NCS-aandelen zelden de parikoers en bewogen zich meestal tussen 60 en 85 % daarvan.

Pas in 1881 kon de NCS een eerste dividend van welgeteld 0,6 % uitkeren.

Omdat de resultaten zo tegenvielen voerde de NCS in de jaren 1883 tot 1885 onderhandelingen met de grote maatschappijen met het doel de exploitatie over te dragen. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS), de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) en de Nederlandsche Rhijnspoorweg-maatschappij (NRS) waren geïnteresseerd, maar de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten adviseerde negatief. Uiteindelijk heeft de NRS de meerderheid van de aandelen van de NCS overgenomen, vooral uit defensieve overwegingen. Maar in 1891 slokte de SS de NRS op en kreeg zodoende toch nog de NCS in haar greep. Niettemin behield de NCS ruimte voor eigen beleid en bleef werken onder eigen naam. Vermeldenswaard is, dat de NRS bij de overname in 1885 haar invloed op het beleid van de NCS versterkte door de benoeming van haar president-directeur, mr. H. Ameshoff, in de Raad van Commissarissen van de NCS. Bovendien combineerde hij het directeurschap van de NRS met dat van de

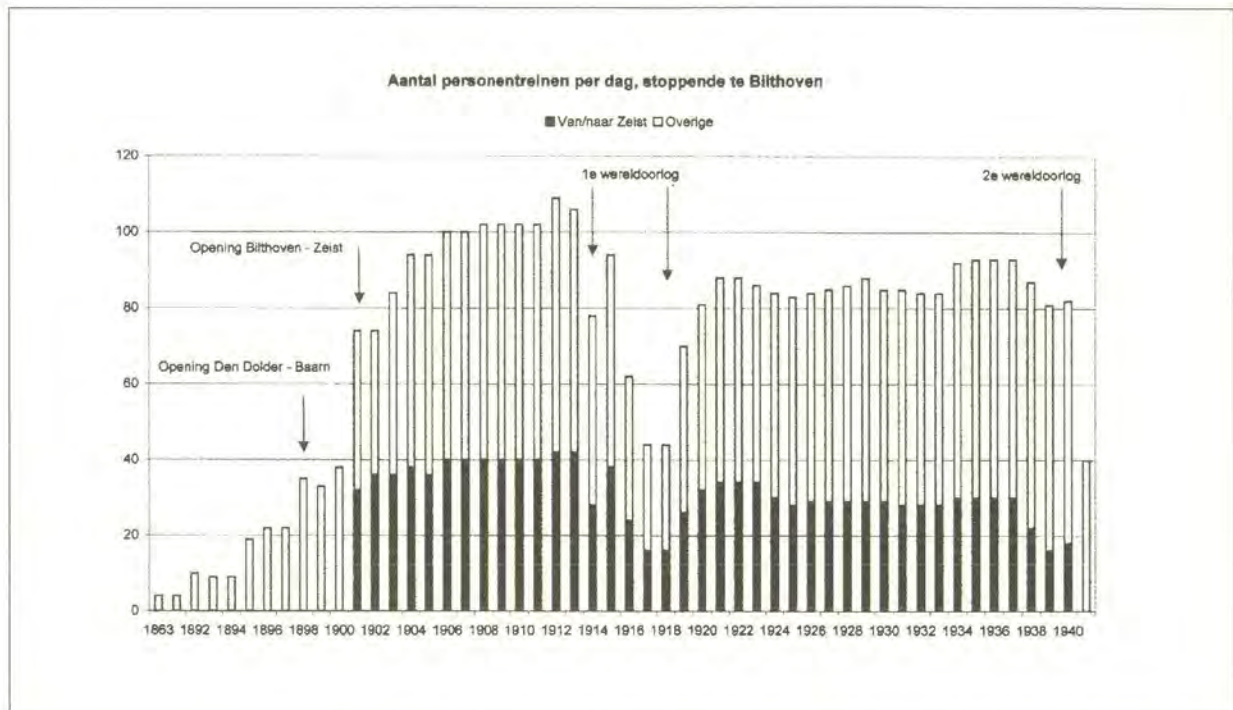
NCS. Deze persoon is niet dezelfde als de mr. J.E. Ameshoff, die enkele jaren later aangesteld werd als secretaris en waarnemend directeur van de NCS en over wie wij nog komen te spreken. Het vermoeden is gegrond dat er wel een familiebetrekking was.

Tegenover het verlies van zelfstandigheid staat, dat de NCS zonder de kapitaalkrachtige grote broers achter zich nooit de investeringen had kunnen verrichten, die haar na 30 jaren stilstand een meer bruisend aanzien zouden geven.

DE JAREN NEGENTIG; OMMEKEER EN INITIATIEVEN

Omstreeks 1890 veerde het economisch leven op. De spoorwegmaatschappijen toonden een nieuw elan, dat tot uiting kwam in investeringen in nieuwe lijnen en verdergaande integratie en coördinatie tussen de ondernemingen.

Voor De Bilt - Station was van belang dat in 1892 het spoor Utrecht — Amersfoort verdubbeld werd. Dit hield verband met het recht op medegebruik van dit traject dat aan de HIJSM werd toegekend. Dit recht, waartegenover uiteraard een vergoeding werd bedongen, kon ook betrekking hebben op stations, bruggen en dergelijke. Zo had de NCS op haar beurt het medegebruik van stations in Utrecht en Amersfoort. Deze vorm van samenwerking tussen de maatschappijen werd min of meer afgedwongen door de regering, die ernaar streefde voor de reizigers de nadelen ten gevolge van de versnippering en de concurrentie als gevolg van privatisering door wetgeving en vergunningen op te heffen. De extra spoorbaan maakte het mogelijk het aantal reizigerstreinen dat De Bilt — Station aanded te verdubbelen. Voortaan stopten er dagelijks tien treinen in plaats van vijf.



Na de overname van de NCS door de Staatsspoorwegen ging laatstgenoemde een overheersende rol spelen. Evenals in de tijd dat het Rhijnspoor de zeggenschap had was de directeur van de Staatsspoorwegen tevens directeur van de NCS. Deze structuur bracht niet alleen het financiële beleid maar ook de exploitatie steeds meer onder de invloed van de Staatsspoorwegen. De NCS behield echter wel de vrijheid om lokale lijnen tot ontwikkeling te brengen. Deze leken niet alleen een goed eigen rendementsperspectief te hebben, maar zij zouden ook kunnen bijdragen aan meer verkeer op de hoofdlijn. Door middel van lokale spoorlijnen kon worden ingehaakt op de groeiende belangstelling voor wonen buiten de stad. De opdringende industrie had in de steden het leefklimaat al flink aangetast. Voor wie het kon betalen werd buiten wonen een trend. Mr. J.E. Ameshoff, sinds 1888 in dienst als secretaris en loco-directeur van de NCS, heeft die trend goed aangevoeld en daar krachtig op ingespeeld. Niet voor niets was hij zelf de eerste die in maart 1899 in De Bilt — Station een villa ging bouwen. Het feit dat zijn baas tevens de directie voerde over een veel groter bedrijf dan de

NCS, zal hem vermoedelijk wel de nodige ruimte hebben verschaft om zijn persoonlijk stempel op het beleid van de NCS te drukken.

Vooruitlopend op de aanleg van lokaalsporen werden aan de de hoofdlijn zelf voorzieningen getroffen om het buurtverkeer te bevorderen. Zo werden tussen Utrecht en Amersfoort bij zes overwegen aarden perrons van 25, later 60 meter lengte aangelegd. Met ingang van mei 1895 kwamen hier zogenoemde facultatieve stopplaatsen en wel bij de Amsterdamsche Straatweg, Vechtbrug, Blauwkapel, Groenekanschedijk, Dolderscheweg en Vlasakkers.

Deze stopplaatsen werden met speciale buurttreinen bediend en daarvan profiteerde De Bilt — Station, want deze treinen legden ook hier aan en zodoende verdubbelde in 1895 opnieuw het dagelijks aantal treinstops.

Het eerste lokaalspoor was de lijn van Den Dolder (toen nog Dolderscheweg) naar Baarn, die in 1898 in exploitatie kwam. Het Baarnse etablissement De Generaal is nu gevestigd in wat eens het eindstation van deze NCS-lijn was.

Eenmaal aanwezig gaf een stopplaats weer aanleiding tot activiteit ter plaatse. Zo liet Christoph Pleines in 1902 een zeepfabriek bouwen naast de spoorlijn. Op zijn verzoek werd in 1912 de naam Dolderscheweg vervangen door Den Dolder.

Dat de vaart er goed in zat bewijst het feit, dat toen in 1898 de lijn Utrecht — Baarn in gebruik gesteld werd, het aantal in De Bilt — Station stoppende treinen weer bijna werd verdubbeld. Per dag stopten er nu 35 treinen, drie en een half maal zoveel als vijf jaar tevoren.

De tweede lokale verbinding op het lijstje van de heer Ameshoff was de lijn van De Bilt — Station naar Zeist. Later zouden nog volgen Utrecht — Nunspeet en Nijkerk — Ede.

De aanloop tot de ingebruikstelling van de lijn naar Zeist zou minder vlot blijken te gaan dan bij de lijn naar Baarn, waaraan onder meer H.M. de Koningin — Moeder haar welwillende medewerking had verleend.

HET ZEISTER SPOOR, VOORBEREIDINGEN

In de loop van 1898 vraagt mr. J.E. Ameshoff aan H.M. de Koningin een concessie voor de aanleg en exploitatie van een spoorlijn van De Bilt — Station naar Zeist. Hij vraagt de voorwaarden te mogen vernemen, waarop aan een daartoe op te richten N.V. concessie kan worden verleend. Merkwaardig is dat deze aanvraag, alsmede de correspondentie daarover met de betrokken instanties, door Ameshoff persoonlijk werd ingediend en gevoerd, en niet in zijn functie van secretaris van de NCS. Hij schreef op blanco papier (typen was nog zeer ongebruikelijk).

De instanties, waaronder het gemeentebestuur van De Bilt, keken daar niet van op, al blijkt uit alles dat zij wel begrepen, dat Ameshoff uit naam van de NCS optrad. Hij laat weten, dat het de bedoeling is de concessie niet aan de NCS

over te dragen maar aan een afzonderlijke vennootschap. Dit zou de Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij (NBM) worden en de reden voor deze constructie komt verderop aan de orde.

In januari 1899 spreekt Ameshoff met B. en W. van Zeist over grondaankoop, met name voor het aldaar te bouwen station en in een brief maakt hij duidelijk, dat hij de voorwaarden, die de gemeente stelt "zeer bezwarend" vindt. De gemeente vroeg niet alleen f 24.000,- voor de grond, maar verlangde ook, dat de voor de gemeentelijke gasfabriek bestemde steenkolen te Zeist zouden worden aangevoerd tegen dezelfde vrachtprijzen als golden voor De Bilt — Station. Bovendien wilde Zeist een spoor aansluiting voor de gasfabriek op kosten van de NCS.

Ameshoff rekent voor dat dat allemaal te veel gevraagd is en zo slepen de onderhandelingen zich drie maanden voort. Van beide kanten worden in soms lange brieven verzochte argumenten naar voren gebracht, maar na zo'n acht brieven over en weer worden partijen het eens. Na nog eens opgemerkt te hebben, dat voor de grond van het station in Baarn maar f 0,50 per m² werd betaald, biedt Ameshoff f 1,50 per m² voor de 1½ ha die nodig zijn voor het station in Zeist. De gemeente gaat akkoord en op 27 april keuren Gedeputeerde Staten goed, dat deze grond en 0,54 ha nabij de Bergweg worden verkocht "aan den heer mr. J.E. Ameshoff".

Enkele dagen later komt de grote domper; de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid verleent geen concessie. Per brief van 28 april 1899 laat hij weten, "dat uit het oogpunt der landsdefensie zeer overwegende, niet door het stellen van bijzondere voorwaarden op te heffen bezwaren bestaan". Hij beroept zich daarbij op een kabinetsbeslissing die al van 21 januari daaraan voorafgaand dateerde. Aangespoord door Ameshoff richt de raad

van de gemeente Zeist op 15 mei een verzoekschrift aan de minister, hem overstelpend met alle argumenten, die het belang van de spoorlijn voor Zeist maar aannemelijk kunnen maken: kortere verbindingen met Utrecht, Amsterdam, Amersfoort enz. en bevordering van het vreemdelingenverkeer. Ook het goederenverkeer zou veel verbeterd worden. "De plaats (van het station) is ook zeer gunstig voor houtvervoer, omdat het ligt aan de kant van het meest bosrijke gedeelte der gemeente."

Ook het voordeel door rechtstreekse aanvoer van kolen naar de gasfabriek in plaats van vervoer vanaf het station Driebergen — Zeist en de kostenbesparing daarvan — argumenten van Ameshoff die in de voorafgaande onderhandelingen vlot van tafel werden geveegd — worden nu overgenomen en breed uitgemeten. In dit licht is ook amusant te lezen: "De Raad heeft dan ook *direct* ingestemd, toen de heer Ameshoff in febr. j.l. verzocht hem een stuk grond te verkopen voor de bouw van een station..."

Het verzoekschrift sluit aldus af: "De Raad weet niet wat die bezwaren van landsdefensie zijn, maar kan zich niet voorstellen, dat een spoorweglijntje van 5 km lengte 's lands defensie in gevaar zoude kunnen brengen en de bezwaren daartegen overwegender en van ernstiger aard zullen zijn dan tegen de lijn Dolderscheweg - Baarn, welke het vorig jaar in gebruik is genomen en waarvoor dan wel concessie is verleend. Reden waarom de Raad, beleefd doch dringend verzoekt etc."

Op 19 mei stuurt Ameshoff onder de aanhef 'Amice' aan de burgemeester van Zeist ter informatie een brief van de heer Van Naamen van Eemnes, voorzitter van de Eerste Kamer. Deze schrijft aan Ameshoff:

"Gelukkig heb ik spoedig gelegenheid gevonden den Minister v. Oorlog te spreken over de lijn De Bilt — Zeist. De afwijzing is geschied op advies van

kolonel Plantenga. Na uitvoerige bespreking ben ik tot de overtuiging gekomen, dat — indien van direct belanghebbenden — speciaal van Zeist, sterken aandrang wordt gebezigd om toch de concessie te verleen, de M.v.O. de zaak opnieuw zal ter hand nemen en eindigen met toe te geven. Zorg dus s.v.p. dat de aandrang sterk zij, dan komt de zaak zeker terecht."

Saillant detail: de heer Van Naamen van Eemnes is behalve voorzitter van de Eerste Kamer tevens lid van de Raad van Commissarissen van de NCS.

Ameshoff spoort de burgemeester aan een adres aan de minister te zenden met handtekeningen van bijvoorbeeld bouwmaatschappijen.

Al de volgende dag schrijft de burgemeester aan het bestuur van de Vereniging voor Verfraaiing van Zeist en tot Bevordering van het Vreemdelingenverkeer een aansporing in "dezelfde geest en zegt onder meer: "Het is daarom zeer wenselijk, dat het adres van een zoo groot mogelijk getal handtekeningen voorzien wordt en dat ook met de kwaliteit der handtekeningen rekening worde gehouden."

INMIDDELS ZIT OOK DE GEMEENTE DE BILT NIET STIL

Ameshoff had ook het gemeentebestuur van De Bilt gevraagd hem te willen steunen in zijn strijd voor de concessieverlening, gezien ook het belang van de spoorlijn voor deze gemeente. Op 30 mei 1899 sturen B. en W. een soortgelijk verzoekschrift aan de ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid en van Oorlog. De overwegingen die daarbij worden vermeld geven een indruk van de ideeën die destijds bij het gemeentebestuur leefden met betrekking tot het belang van het deel van de gemeente dat nu Bilthoven heet. We laten ze daarom in extenso volgen.

„...overwegende, dat in 1898 de lijn Utrecht — Baarn werd geopend, hetwelk ten

gevolge heeft gehad, dat het aantal treinen hetwelk aan het Station De Bilt ophoudt, zeer is uitgebreid, hetgeen wederom ten gevolge heeft gehad, dat de omstreken van dit station veel drukker bezocht worden als vroeger en dat sommige personen in dat gedeelte der gemeente villa's bouwen,

dat de opening van een lijn Station De Bilt — Zeist de waarde der aan die lijn gelegen gronden zal doen toenemen, voornamelijk der gronden waarop thans bosschen staan, daar de kosten van het vervoer van het sparrenhout, hetwelk gebruikt wordt in de mijnen in België, alsdan minder zullen



den, tevens meer vraag zal doen ontstaan naar grond in de omgeving van het station De Bilt en de Soestdijkse Straatweg en bovendien ten gevolge zal hebben het in exploitatie brengen van de verder afgelegen woeste gronden, dat toch de eigenaars van deze woeste gronden totnogtoe van deze exploitatie afgezien hebben daar de kosten daarvan wegens gemis aan gemakkelijke communicatiemiddelen te hoog blijken te zijn, maar zeker tot heideontginning zouden overgaan wanneer de genoemde lokaalspoorweg werd aangelegd, hetgeen ongetwijfeld in het belang der gemeente zou zijn en bovendien aan vele werklozen werk zou verschaffen, dat zij dientengevolge den aanleg van een lijn Station De Bilt — Zeist zeer in het belang der gemeente achten, dat hoewel zij niet kunnen beoordelen, welke de bezwaren tegen den aanleg uit een oogpunt van defensie kunnen bestaan, zij toch den hoop koesteren dat het aanleggen van dezen lijn, welke slechts ongeveer 5 K.M. lang zal zijn en in aanmerking genomen het reeds bestaande spoorwegnet in de provincie Utrecht, geen overwegend bezwaar zal opleveren.”

De opmerking, dat sommige personen in dat gedeelte der gemeente villa's bouwen, is wat pikant en liep op de feiten vooruit. Het was uitgerekend de heer Ameshoff, die op 24 maart, twee maanden voor de datum van het verzoekschrift, bij de gemeente De Bilt vergunning had gevraagd voor de bouw van een door hem te bewonen villa, de Villa Ensah. Daarmee was hij de pionier in de stationsomgeving; de tweede aanvraag zou pas negen maanden later bij de gemeente binnenkomen.

Dat beide verzoekschriften het belang van de houtwinning noemen zal niet verbazen. De 19e-eeuwse opvatting was dat grond nuttig moest zijn. Als het heide- en stuifzandgebied geen landbouw toestonden, dan konden daar dennenbossen, zeg maar houtplantages, worden aangelegd. In deze omgeving was

daar rond 1850 een aanvang mee gemaakt. De kaart uit 1903 (zie vorige pagina) laat zien, dat vrijwel het gehele gebied, dat door de spoorlijn doorsneden zou worden, uit woeste grond, dan wel uit bossen bestond. Omdat de bossen er spaarzaam dan wel zeer jong waren, had het landschap in het gebied van de toekomstige spoorlijn een open, hier en daar zelfs woestijnachtig karakter. De NCS juichte de aanleg van bossen toe, omdat het vaak voorkwam dat de spoorbaan onder het zand stooft.

Na de indiening van de verzoekschriften in mei 1899 verklaart de minister van Waterstaat etc. zich in augustus bereid te bevorderen, dat de gevraagde concessie zal worden verleend, mits aan bepaalde voorwaarden zal worden voldaan. Aan de raad van commissarissen vertelt de directeur, dat de bezwaren van de minister van Oorlog zijn opgeworpen “vermoedelijk in hoofdzaak wegens het daardoor onbruikbaar worden der onder De Bilt bestaande schietbanen voor de infanterie te Utrecht in garnizoen, en zullen kunnen worden opgeheven, zoo andere terreinen, tot schietbanen geschikt, in bedoelde omgeving voor den tijd van 50 jaren tot dat doel voor het Rijk (Departement van Oorlog) ter beschikking worden gesteld.”

Op de kaart is naast het spoorwegtracé op Bilts gebied een militair oefeningsterrein aangegeven. Hier lagen de bedoelde schietbanen, hetgeen blijkt uit een topografische kaart van 1885, waarop ter plaatse ‘Kogelvangers’ staan aangegeven.

Blijkbaar was het uitzicht op verkrijging van de concessie zodanig betrouwbaar, dat de commissarissen in hun vergadering van 9 december 1899 de directeur machtigen om het station De Bilt te gaan vervangen door het eilandstation, zoals dat nu nog in bedrijf is en het emplacement te verbeteren. Daarbij mocht hij een woning voor de stationschef laten bouwen, alles

bijeen voor f 35.000,-.

Het oude station was vooral door de groei van het buurtverkeer al ontoereikend geworden en de overtuiging dat de Zeister lijn er zou komen gaf de doorslag voor deze investering.

Na verkregen ministeriële goedkeuring wordt op 3 januari 1900 het ontwerp van het nieuwe station bij B. en W. van De Bilt ingediend. De instemming van de minister maakte de besluitvorming voor de gemeente blijkbaar gemakkelijk want al op 9 januari komt de goedkeuring af. Het optimisme ten aanzien van de concessie, dat de directeur in de vergadering van 9 december uitsprak, werd in maart 1900 bewaarheid. Gedeputeerde Staten van Utrecht zonden aan B. en W. een zogenaamd „Apostille om berigt en consideratie en advies” vergezeld van een kopie van een brief van 10 maart van de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, waarin deze schrijft: “Na het overleg dat tusschen den concessieaanvrager en het departement van oorlog gepleegd is, bestaan uit het oogpunt (van) landsdefensie geen bezwaren meer tegen het verlenen der concessie. Gaarne zal ik Uw gevoelen omtrent dit spoorwegplan vernemen.”

B. en W. antwoorden op 17 maart geen bezwaar te hebben tegen het verlenen van de concessie en ook de provincie gaat akkoord.

NU KONDEN DE HANDEN UIT DE MOUWEN. 1900 WORDT EEN DRUK JAAR

Eerst wordt de woning voor de stationschef klaargemaakt, want die moet tussen de afbraak van het oude en de bouw van het nieuwe station fungeren als tijdelijke voorziening. In juni 1900 neemt de chef er zijn intrek.

Er wordt een seinhuis gebouwd, want omwille van de veiligheid op de baan wordt het zogenoemde blokstelsel ingevoerd. Voor dit gebouwtje is nog wel vergunning van de provincie nodig, want het seinhuis komt te staan binnen vijf

meter van de Soestdijkseweg. Aan de gemeente draagt de NCS kosteloos de strook grond over, die nu het deel van de Prins Bernhardlaan vormt, dat parallel aan de spoorlijn ligt. Daartegenover mocht de NCS de voetgangersoverweg opheffen, die — nog geen 100 meter oostelijk van de overweg in de Soestdijkseweg gelegen — de Jan Steenlaan met de Prins Bernhardlaan verbond. Het opruimen van dit overwegje was niet alleen gewenst in het kader van de emplacementsvernieuwing, maar zal ook mr. Ameshoff persoonlijk goed uitgekomen zijn. Hij had immers zojuist zijn huis aan de noordzijde ervan gebouwd. In het kader van de aanloop naar de nieuwe spoorlijn paste ook de koop in begin 1901 van een huis in de kom van De Bilt door de NBM, om dit als bestelkantoor in te richten.

Terwijl het nieuwe station gebouwd wordt en het emplacement vernieuwd en uitgebreid, wordt binnenskamers aan het beleid gewerkt.

De raad van commissarissen van de NCS besluit tot oprichting van de Nederlandsche Buurtspoorwegmaatschappij (NBM). De eerste taak van de nieuwe maatschappij zal zijn het aanleggen van de spoorweg De Bilt — Zeist. De NCS, de moedermaatschappij, zal deze lijn exploiteren. Uiteraard houdt dit in dat de door Ameshoff verkregen concessie te zijner tijd aan de NBM zal worden overgedragen. Waarom wilde men niet, dat de NCS zelf de aanleg ter hand nam? Dat wordt als volgt onder woorden gebracht. Het doel van de NBM is

„.....om bij invloedrijke personen en grondeigenaars onder De Bilt en Zeist belangstelling in de nieuwe spoorwegverbinding op te wekken en levendig te houden — en nog in sterkere mate — ...dat, zoo de NCS de concessie tot Baanleg en exploitatie van den spoorweg De Bilt-Zeist ofwel ofwel de overdracht van zoodanige concessie voor zich zelve zoude aanvragen, zij eventueel gevaar zoude lopen ter bevordering van eene

gunstige beschikking op zoodanige aanvraag genoodzaakt te worden sommige van haar gunstige voorwaarden harer eigen spoorwegconcessie te moeten opofferen." Vergeten we even de mooie woorden aan het begin, dan diende de creatie van de NBM er slechts toe de blijkbaar gunstige concessievoorwaarden van de NCS buiten schot te houden.

Verder wordt besloten, dat de op te richten NBM een bod zal uitbrengen op de N.V. Stichtse Tramway Maatschappij teneinde „eene doelloze concurrentie te voorkomen”.

De directeur krijgt toestemming deze overname te regelen voor ten hoogste f 350.000,-. Het bod slaagt en op 1 januari

1901 verkrijgt de NBM de aandelen, maar draagt de exploitatie van deze paardentramlijn Utrecht — De Bilt — Zeist over aan de NCS. Als u nu ook nog weet, dat een jaar later de tramlijn in Zeist werd doorgetrokken van Het Rond naar het nieuwe station, dan begrijpt u de uitgekiende strategie van de NCS, namelijk de concurrentie uit te schakelen en tevens het spoorwegstation beter bereikbaar te maken.

De overname van de Stichtse Tram, de vernieuwing van station en emplacement te De Bilt - Station en de aanleg van de lijn naar Zeist vergden binnen enkele maanden zoveel kapitaal, dat de eigen middelen van de NCS, resp. de NBM, tekort schoten.



Daarom werd besloten per 1 maart 1901 een obligatielening van f 500.000,- uit te geven.

DE AANLEG

Na een jaar van voorbereiding werd de aanleg van de spoorlijn De Bilt - Zeist op 2 april 1901 aanbesteed. Enkele dagen eerder had de aanbesteding van het station in Zeist plaats gehad. Het bestek leert, dat de lengte van deze enkelsporige lijn 6.788,80 meter was. De aanvangshoogte lag op 3,24 m boven A.P., het hoogste punt was 8,30 m en het eindpunt in Zeist was 4,95 m boven A.P. Er staan uiteraard veel meer afmetingen, aantallen en andere cijfers in het bestek, maar we volstaan met de vermelding van de 140 telegraafpalen. Deze waren destijds immers de basis voor de veiligheid van het verkeer op de baan. Zoals gebruikelijk schreef het bestek alle mogelijke details voor, b.v. de afwerking van de glooiingen van de aarden baan en de sloten. Dit moest gebeuren met "groeiof teelaarde, daarna bezaaid met hooigras en witte klaver of bekleed met zoden of heideplaggen".

Het bestek gaf aan, dat er achttien overwegen gemaakt moesten worden tot herstel der (afgesneden) gemeenschap. Alleen de overwegen van de Amersfoortseweg en de Bergweg in Zeist werden bewaakte overgangen.

In onze gemeente waren vier overwegen voorzien, alle slechts omschreven als veldwegen, maar omdat de afstand tot het begin van de spoorlijn in meters nauwkeurig werd aangegeven, kan daaruit afgeleid worden welke kruisende wegen werden bedoeld.

Het waren (zie de kaart op pag. 27)

1. Op 320 meter: de Julianalaan, dit is het weggetje dat eindigt bij de Schuur' (restanten van de rond 1890 gesloten Bilsche Tapijtfabriek; zie J.W.H. Meijer)
2. Op 590 meter: de Dwarsweg. Deze voorloper van de Jan Steenlaan had een oostelijke tak, waarvan de Prins Bernhardlaan een overblijfsel is. Op de kaart is te zien, dat deze tak onderbroken werd door een gebouw, de villa Ensah, en na kruising van de

spoorlijn Utrecht — Amersfoort zich voortzette tot over de nieuwe spoorlijn. Opvallend is, dat deze overweg de enige is, die als publieke overweg wordt aangeduid; de andere drie waren particuliere. Dit hangt er vermoedelijk mee samen, dat deze overweg toegang gaf tot de militaire schietbanen. Sinds 1970 ligt hier het zuidelijk deel van de Bosuillaan.

3. Op 1.157 meter: een veldweg (laan). Dit is de weg, die komend vanaf de boerderij De Hoeve in oostelijke richting de spoorlijn overschreed in de richting van het weidegebied (vroeger ven) De Pan. Naast het terrein van de Van Everdingenschool is de oprit van deze overweg tegenwoordig nog zichtbaar.
4. Op 1.235 meter: een veldweg. Dit is de even verderop gelegen huidige Eikenlaan. Zij staat niet op de kaart en is blijkbaar aangelegd na de opmeting daarvan.

In 1905 is door de NBM een wettelijk vereiste beschrijving van de spoorweg De Bilt - Zeist opgesteld en daaruit blijkt, dat er intussen een vijfde overweg bijgekomen was, ongeveer 400 meter voorbij nr. 4. Ook daarvan zijn de opritten nog zichtbaar.

De aanleg van het baanwerk werd uitgevoerd door de aannemer P. Boks uit Amersfoort. Hij kreeg voor het geheel f 38.600,-.

Het is verbazend, dat de spoorbaan binnen vijf maanden kon worden voltooid en het station in Zeist in dezelfde tijd. Gunstig was, dat het hele traject door onbebouwd gebied liep. Zand voor de aarden baan kwam zeer waarschijnlijk uit de zanderij waaruit omstreeks 1912 het Biltse Meertje is ontstaan. Over een groot deel van het tracé moest de bovenbouw op een verhoogde ondergrond worden gelegd terwille van een geleidelijke overbrugging van de eerder genoemde hoogteverschillen. De NBM had overigens met het oog op

zandwinning een flink stuk van de Biltse Duinen in eigendom verworven. Voordat de treinen konden gaan rijden moesten er, met name in Zeist, allerlei voorzieningen komen: opslag van kolen en takkenbossen, reservemateriaal, een onderhoudswerkplaats, bedrijfswoningen en ook een militaire los- en laadplaats. Deze voorzieningen, alsook het emplacement, zouden in de volgende jaren nog verschillende uitbreidingen ondergaan.

INMIDDELS DREIGDEN ER KINKEN IN DE KABEL TE KOMEN

Nauwelijks had de aanbesteding plaatsgevonden of de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten laat weten, dat reizigers uit Zeist met bestemming Utrecht in station De Bilt zouden moeten overstappen op treinen uit Baarn of Amersfoort, omdat het station in Utrecht "op tal van uren reeds zwaar is belast". Ameshoff protesteert heftig, want overstappen zou aan de aantrekkelijkheid van de spoorverbinding voor de Zeistenaren ernstig afbreuk doen. De minister, aan wie dit advies wordt gericht, is het er ook niet mee eens, maar adviseert wel het station in De Bilt zo in te richten, dat eventueel treinen tussen De Bilt en Zeist kunnen pendelen. Ameshoff omzeilt dit advies en schermt met plannen om in Utrecht een afzonderlijk station voor lokaal verkeer te bouwen. Inderdaad dient de NCS in juni 1902 de aanvraag in voor wat het Buurtstation zou gaan heten.

Vervolgens ging het militaire element weer een rol spelen. De nabijheid van de schietbanen, waarvan door eenheden gelegerd in Utrecht gebruik werd gemaakt, gaf tijdens de aanleg al aanleiding tot de klacht van het personeel van de aannemer, dat hun bijwijlen de kogels om de oren floten. Als uitkomst van overleg met militaire autoriteiten werd daarom besloten om de schietbanen te sluiten en elders in de Biltse Duinen opnieuw in te richten.

Voorts werd overeengekomen "aan den spoorweg van De Bilt naar Zeist een stopplaats genaamd Schietbanen te vestigen nabij de sluitboomen in de Biltse duinen". Omdat hier niet voorzien was in een bewaakte overweg zal met de genoemde 'sluitboomen' vermoedelijk de toegang tot het militair oefeningsterrein bedoeld zijn.

Overigens maakte de legerleiding geen haast met de nieuwe schietbanen en in augustus 1903 ontving de NBM bericht, dat er van de plannen werd afgezien, wegens de aanleg van schietbanen op de Leuserheide. Wel werd het oorspronkelijk beoogde terrein in de Biltse Duinen door het leger gehuurd als oefenterrein, om te beginnen voor de tijd van vijf jaar.

Toen de minister van Waterstaat tenslotte op 24 juni 1901, twee maanden voor de ingebruikstelling, aan de NBM de concessie voor de exploitatie van de spoorlijn verleende, was dit niet veel meer dan een formaliteit. De concessie was in 1900 immers al aan de NCS gegeven. Deze had de NBM opgericht en belast met de aanleg van de lijn. Vervolgens kwamen beide maatschappijen overeen, dat de NCS de exploitatie op zich zou nemen. Aangezien de NCS al de exploitatie van de Stichtse Tramway onder haar hoede had, kwam nu ook formeel het gehele openbaar vervoer tussen Utrecht, Zeist, De Bilt en Bilthoven in handen van de NCS.

Wordt vervolgd.

De literatuurvermelding wordt achter het vervolgartikel geplaatst.

Bronnen

- Het Utrechts Archief; archieven van de Nederlandse Spoorwegen
- Gemeentearchieven De Bilt en Zeist
- Archief van de vereniging Historische Kring d'Oude School, De Bilt
- Van de Poll Stichting, Zeist
- Algemeen Rijksarchief, Den Haag
- Mevrouw A. van de Berg, Bosch en Duin
- Fred Meijer, De Bilt